

der Zukunft wird weder der Maler noch der Bildhauer noch der individualistisch schaffende Architekt die Führung haben, sondern der Städtebauer, der den gewaltigen Organismus einer Stadt menschenwürdig zu gestalten versteht.

X. Geländeaufschließung

Der Verkehr in den Straßen der mittelalterlichen Städte war verhältnismäßig gering. Die Bedeutung von Licht und Luft für die menschliche Gesundheit war in jenen Zeiten noch unbekannt. So kam es, daß die Straßen in jener Zeit meist sehr schmal angelegt wurden. Als sich nun im 19. Jahrhundert mit der rasch wachsenden Bevölkerungsziffer in den Städten auch der Straßenverkehr außerordentlich steigerte und die Technik ganz neue Verkehrsmittel, wie Eisenbahnen, Straßenbahnen, Fahrräder, Autos, schuf, da genügten die Straßenbreiten der alten Innenstädte nicht mehr, zumal man in den meisten Städten den Fehler beging, die Altstadt notdürftig den neuzeitlichen Anforderungen einer Geschäftsstadt anzupassen, anstatt für die neuen Bank- und Handelspaläste, für die großen Geschäfte und Bureaus ein neues Zentrum nebenan zu schaffen.

Es ist verständlich, daß die städtischen Baudirektionen, die die Stadterweiterungen durchführten, nun bei der Anlage neuer Straßen unter allen Umständen den etwa in der Zukunft noch gesteigerten Verkehrsansprüchen Rechnung tragen wollten und dabei aus einem Extrem ins andere fielen. Auch an solchen Stellen, wo nie ein großer Verkehr erwartet werden konnte, wurden mit gewaltigem Geldaufwand übertrieben breite Straßen angelegt, die mit großen Kosten ständig rein gehalten werden mußten. Die Breite der Straßen begründete man auch mit der populären, hygienischen Forderung nach Licht und Luft, versäumte allerdings meist, ihr auch bei den Bestimmungen über die Hofgrößen und die Hausabstände an den hinteren Hausfronten Rechnung zu tragen. An breiten Prunkstraßen lagen oft Massenmiethäuser mit engen, dumpfigen Höfen und schlecht belichteten Hinterhäusern.

Fehlerhaft war es auch, daß man bei der Festsetzung der Straßenbreite so handelte, als ob Straßenbreite und Hausabstand das Gleiche sei, während doch der Hausabstand, selbst bei ganz schmalen Straßen, durch dazwischen gelagerte Grünstreifen beliebig vergrößert werden kann.

Durch verfehlte Geländeaufschließung sind Milliarden im wahren Sinne des Wortes auf die Straße geworfen worden, die richtig angewendet, die ganze Entwicklung des Wohnungswesens in gesunde Bahnen hätte lenken können. Erst um die Wende des 20. Jahrhunderts erkannte man die begangenen Fehler. Man ging dazu über, in den Bebauungsplänen die Verkehrs- und Wohnstraßen grundsätzlich verschieden zu behandeln.

Es genügt jedoch nicht, einige Straßen einfach als Wohnstraßen zu bezeichnen und schmaler zu machen, sondern wir müssen den ganzen Bebauungsplan unter diesem Gesichtspunkt bearbeiten und die Wohnstraßen so anlegen, daß der Durchgangsverkehr von der Benützung geradezu abgeschreckt wird und nur diejenigen Wagen durchfahren, die in diesen Straßen zu tun haben. Bei der Linienführung und Breiteabmessung der Verkehrsstraßen müssen wir den Bedürfnissen des jetzigen und des künftig zu erwartenden Verkehrs Rechnung zu tragen versuchen. Wenn ein starker Verkehr erst in späteren Jahren zu erwarten ist, werden wir diese Straßen nicht gleich in der ganzen Breite ausbauen, sondern einen Teil als Vorgarten oder Rasenstreifen solange belassen, wie das die Verkehrsbedürfnisse gestatten. In den Wiener Siedlungen werden fast in allen Fällen auch die Verkehrsstraßen zunächst schmal angelegt.

Als Grundlage für die Festsetzung der Straßenbreite hat zu gelten, daß Wagen höchstens 2 m, nur ganz große Möbelwagen 2,30 m breit sind. Es sind deshalb unter Einschluß des nötigen Abstandes 2,50 m bis 3 m als Verkehrsbreite für einen Wagen, 5 m bis 5,50 m für zwei anzunehmen. Beim Gehweg sind für einen Fußgänger 75 cm, für zwei 1,50 m nötig.

Bei so schmalen Wohnstraßen muß natürlich der Abstand der gegenüberliegenden Häuserfronten größer sein, als die Straßenbreite, mindestens 12 m bis 16 m. Das kann dadurch erreicht werden, daß den Häusern Rasenstreifen oder Vorgärten vorgelagert werden. Die Rasenstreifen müssen einheitlich bepflanzt und als öffentliche Anlage von der Genossenschaft instand gehalten werden. Die gleiche Wirkung kann durch die Anlage von Vorgärten erreicht werden. Dabei empfiehlt es sich, einen Gartenarchitekten heranzuziehen, um Spielereien, die das Straßenbild stören, von vornherein auszuschließen und eine schöne einheitliche Wirkung zu erreichen. Die Pflege wird den Hausbewohnern überlassen, erfordert also von der Genossenschaft keine weiteren Ausgaben. Nach den in den meisten Gartensiedlungen gemachten Erfahrungen setzen die Siedler ihren Stolz darein, ihre Vorgärten in gutem Zustand zu erhalten.

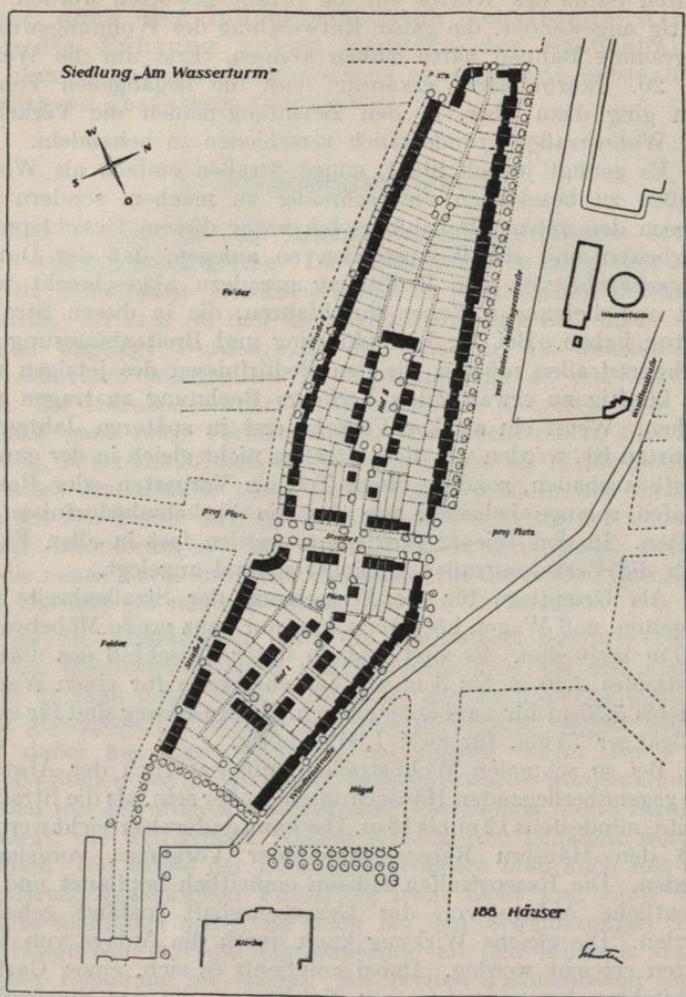


Abb. 21 und 22. Arch. Schuster und Schacherl.
 Abb. 19—22 zeigen wenige breite Verkehrsstraßen. Die Siedlungs-
 flächen sind durch schmale Wohnstraßen und Wohnhöfe erschlossen.

Lageplan der Siedlung A. E. K. Neustrassacker

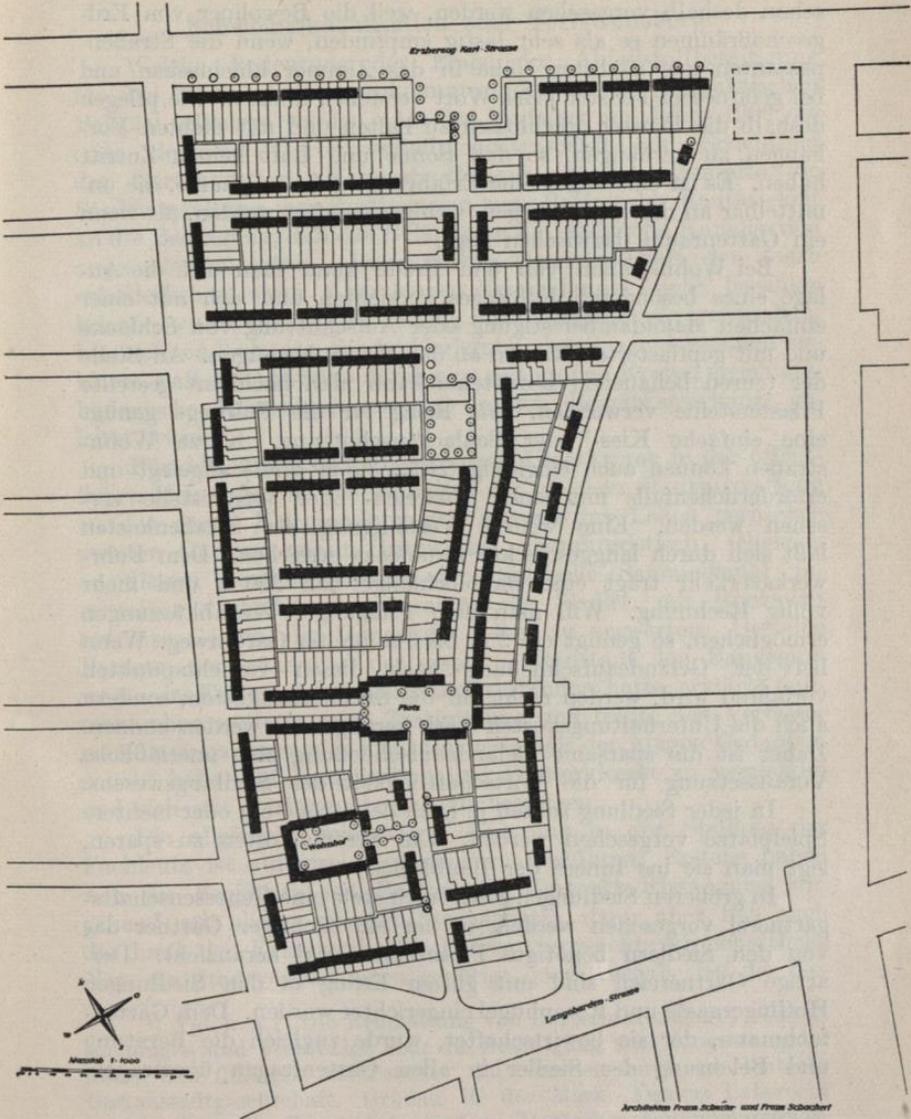


Abb. 22

Aber wenn der Gartenraum zwischen Straße und Haus auch keine Ersparnisse an Straßenkosten brächte, so sollte er schon deshalb vorgesehen werden, weil die Bewohner von Erdgeschoßräumen es als sehr lästig empfinden, wenn die Straßepassanten aus nächster Nähe in das Zimmer hineinsehen und bei geöffnetem Fenster jedes Wort verstehen können. Sie pflegen deshalb die Fenster geschlossen zu halten und mit dichten Vorhängen zu verhängen, so daß Sonne und Luft keinen Zutritt haben. Es ist eine allgemeine Erfahrung, daß die Räume, die unmittelbar an der Straße liegen, weniger gelüftet werden, als wenn ein Gartenraum dazwischen liegt.

Bei Wohnstraßen von 5 m Breite kann man auf die Anlage eines besonderen Fußweges verzichten und sich mit einer einfachen Makadambefestigung oder Aufschüttung von Schlacke und mit gepflasterten Rinnen an den Seiten begnügen. An Stelle der teuren behauenen Bordsteine kann man hochkant gestellte Pflastersteine verwenden. Als Belag für die Fußwege genügt eine einfache Kies- oder Schlackenschüttung. Kurze Wohnstraßen können auch eingleisig (zirka 3,5 m breit) angelegt und erforderlichenfalls mit einer Ausweich- oder Wendestelle versehen werden. Eine weitere Verbilligung der Straßenkosten läßt sich durch langgestreckte Baublocks erreichen. Dem Fuhrwerksverkehr trägt eine Baublocklänge von 300 m und mehr völlig Rechnung. Will man dem Fußgänger Wegabkürzungen ermöglichen, so genügt ein 2 m bis 3 m breiter Gartenweg. Wenn bei der Geländeaufschließung nach diesen Gesichtspunkten verfahren wird, werden nicht nur die Straßenbaukosten, sondern auch die Unterhaltungskosten stark herabgesetzt werden können. Daher ist die sparsame Geländeaufschließung eine unerläßliche Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit des Siedlungswesens.

In jeder Siedlung sollten je nach der Größe ein oder mehrere Spielplätze vorgesehen werden. Um Straßenkosten zu sparen, legt man sie ins Innere der Baublocks.

In größeren Siedlungen sollte auch stets eine Genossenschaftsgärtnerei vorgesehen werden, in der ein tüchtiger Gärtner das von den Siedlern benötigte Pflanzenmaterial heranzieht. Derartige Gärtnereien sind mit gutem Erfolg in den Siedlungen Hoffingergasse und Rosenhügel eingerichtet worden. Dem Gartenfachmann, der sie bewirtschaftet, wurde zugleich die Beratung und Belehrung der Siedler in allen Gartenfragen übertragen.